

VCD-Position zu Stuttgart 21 und der Kappung der Gäubahn

Zusammenfassung:

Die Vorschläge zum Bau zweier neuer Tunnel bestätigen die grundsätzliche Kritik des VCD an der zu geringen Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21. Stuttgart 21 ist ohne Erweiterungen für den Deutschland-Takt zu klein dimensioniert. Das Planungschaos auf den Fildern sollte zum Anlass genommen werden, um den Anschluss des Flughafens neu zu überdenken.

Der Anschluss der Gäubahn an den Kopfbahnhof darf nach Ansicht des VCD nicht gekappt werden, da die Panoramastrecke sowohl für Fernverbindungen als auch für eine optionale städtische Bahn künftig dringend benötigt wird. Um ein Verkehrschaos bei einem Störfall der S-Bahn zu verhindern, muss die Panoramabahn als Ausweichroute erhalten bleiben. Vor Überbauung des heutigen Gleisvorfelds sollte der unterirdische Ergänzungsbahnhof fertiggestellt sein, wenn nicht – wofür der VCD eintritt – ein Teil des Kopfbahnhofs erhalten wird, um S-Bahnen, Express-S-Bahnen und zusätzliche MEX-Züge halten lassen zu können. Am Flughafen genügt ein provisorischer Halt nördlich der Autobahn, bis Klarheit über die Anbindung des Flughafens in das Fern- und S-Bahnnetz besteht. In einem erweiterten Filderdialog „Stuttgart 21 plus“ sollten 10 Jahre nach der Schlichtung die vorgeschlagenen neuen Lösungen und ihre Alternativen und weitere Ergänzungen offen diskutiert werden.

Aktuelle Entwicklung bei Stuttgart 21

Im ersten Halbjahr 2020 sind die Verzögerungen beim Bau auf den Fildern und damit auch die Gäubahn in den Fokus gerückt. Auslöser war einerseits die Verschiebung der Anhörung wegen der Corona-Pandemie zum Planfeststellungsabschnitt 1.3b - Rohrer Kurve/drittes Gleis am Flughafen, andererseits die Sorge wegen einer mehrjährigen Unterbrechung der Gäubahn, weil mit einer Fertigstellung auf den Fildern nicht vor 2030 gerechnet werden kann. Mitte Juni wurde die Klage des NABU und der Schutzgemeinschaft Filder gegen den Abschnitt 1.3a Flughafenbahnhof vom Bundesverwaltungsgericht zurückgewiesen, so dass die Bahn dort bauen kann.

Überrascht hat Anfang Juli die Nachricht von Staatssekretär im BMVI Steffen Bilger (CDU), der Bund plane einen neuen 12 km langen Gäubahn-Tunnel zum Fernbahnhof am Flughafen, so dass die Filder-S-Bahn nicht mehr mit Fernzügen belastet werde. Schon im Juni wurde bekannt, die Bahn prüfe einen neuen 10 km langen Tunnel unter Zuffenhausen,

um die Fahrzeit aus Mannheim auf 30 Minuten zu drücken. Beide Ideen stammen aus den Planungen zum Deutschland-Takt, mit dem die Bahn den Schienenverkehr verdoppeln will.

Die Arbeitsgruppe "Ausbauoptionen nach Realisierung von Stuttgart 21" von Land, Stadt und Region, die Mitte letzten Jahres auf Initiative von Verkehrsminister Hermann ins Leben gerufen wurde, um den über 2030 hinausgehenden Bedarf an Verkehrsinfrastruktur zu ermitteln, konnte bis heute kein Ergebnis vorlegen. Grund hierfür ist, dass die Stadt Stuttgart keine Gleise auf dem Gelände von Stuttgart 21 – gleich ob oberirdische oder unterirdisch – dulden will. Auch Appelle von Umweltverbänden, die Gäubahn im Jahr der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 nicht zu unterbrechen, wurden vom Oberbürgermeister, dem Baubürgermeister und mehrheitlich vom Gemeinderat abgelehnt. Selbst eine Interimslösung mit provisorischer Anbindung der Gäubahn an den alten Kopfbahnhof für die Zeit, bis die Verbindung über den Flughafen fertiggestellt ist, wird von der Landeshauptstadt abgelehnt. Damit gibt es im Fall einer Störung im S-Bahn-Innenstadttunnel keine Ausweichstrecke herauf auf die Fildern.

Der vom Landesverkehrsminister geforderte (unterirdische) Ergänzungsbahnhof wird von der Mehrheit im Gemeinderat abgelehnt, allerdings erlaubt der Gemeinderat dem Land und der Region, hierzu Untersuchungen anzustellen. Dabei dürfen aus Sicht des Gemeinderates die zu prüfenden Ausbauoptionen „die städtebau- und wohnungspolitischen Ziele der Stadt nicht erheblich beeinträchtigen und verzögern“.

Beide Themen – Erhalt der Gäubahn und Ergänzungsbahnhof – hängen unmittelbar zusammen, weil mit einem Ergänzungsbahnhof die Gäubahn wie bisher in den Stuttgarter Hauptbahnhof fahren könnte und damit die bisherigen Planungen auf den Fildern obsolet sein könnten.

Und schließlich die Kostenfrage: Ungeachtet der Kostensteigerung und der Finanzierungsprobleme schreitet der Bau von Stuttgart 21 voran. Der politische Rückhalt durch den Eigentümer Bund ist offensichtlich weiterhin gegeben. Die Deutsche Bahn hat ihre Klage gegenüber der Stadt und dem Land nochmals erhöht und fordert eine Beteiligung von 65 Prozent an den Mehrkosten von derzeit rund 2,1 Mrd. Euro.

1. Kapazitätsengpässe von Stuttgart 21 werden eingestanden

Aus Sicht des VCD sind die Vorschläge zweier neuer Tunnel ein Eingeständnis der zu geringen Kapazität des Tiefbahnhofs einschließlich seiner Zulaufstrecken. Schon im Stresstest 2011 war erkannt worden, dass Züge auf dem Nordzulauf und auf der Gäubahn bis zum Hauptbahnhof zusätzlich Verspätungen aufbauen. Bisher hatte die Deutsche Bahn behauptet, Stuttgart 21 sei ausreichend für den zu erwartenden Verkehr bis 2030 ausgelegt. Die Fahrplanstudien zum Deutschland-Takt haben aber ergeben, dass Stuttgart 21 ohne Erweiterungen einen integralen Taktfahrplan nicht bewältigen kann.

2. Planungsdesaster auf den Fildern

Der Vorschlag eines 12 km langen Gäubahn-Tunnels ist mit der derzeitigen Planung im PFA 1.3b – Rohrer Kurve bis zum Flughafen - nicht kompatibel. Der Ausbau des Gleisdreiecks Rohrer Kurve und des dritten Gleises neben der S-Bahnstation Flughafen wird überflüssig, wenn der Fern- und Regionalverkehr direkt in den Flughafenbahnhof geführt wird. Auch die Verbindung der S-Bahn mit dem Filder-Aufstiegstunnel entfällt, so dass es keine Ausweichroute für die S-Bahn im Notfall gibt. Mit dem Vorschlag aus dem Verkehrsministerium in Berlin wird ein Problem des Deutschlandtakts gelöst, aber weitere Probleme

im S-Bahnbereich geschaffen. Auch die versprochene Verkehrsdrehscheibe auf den Fildern, d.h. die Verknüpfung von Fern-, Regional- und S-Bahn, gelingt nicht: Die Wege zwischen den Bahnhöfen sind zu weit – dies ist keine attraktive Umsteigestation.

3. Ein Gesamtkonzept fehlt

Die bisherigen Planungen zum Anschluss des Flughafens auf den Fildern haben unterschiedliche Kritik ausgelöst und eine Vielzahl von Alternativen und Ergänzungen hervorgebracht, beispielsweise

- Einen Flughafenhalt nördlich der Autobahn (Vorschlag der DB)
- Einen Flughafenbahnhof neben der S-Bahnstation Flughafen (VCD 2016 und Hohnecker Consulting 2020)
- Den Erhalt der Panoramabahn und Anbindung an den S21-Tunnelbahnhof mittels eines Kehrtunnels unter dem Killesberg (Verkehrsministerium)
- Eine separate Trasse für den Regional- und Fernverkehr entlang der Autobahn zum Flughafenbahnhof oberirdisch mit kurzem Tunnel unter dem Autobahnkreuz (SPD-Vorschlag)
- Das Nordkreuz mit der direkten Anbindung der Panoramabahn nach Bad Cannstatt (VCD und Prof. Heimerl)
- Ein unterirdischer Ergänzungsbahnhof – neue Bezeichnung „Europabahnhof“ – unmittelbar neben dem Tiefbahnhof S21 (Landesverkehrsministerium)
- P-Option einschließlich des 5. und 6. Gleises bis Zuffenhausen (Prof. Schwanhäußler)
- Der Nordhalt für die Gäubahn am Nordbahnhof (Stadt Stuttgart und Region)

Um Fehlinvestitionen zu vermeiden, besteht dringender Handlungsbedarf, diese teils gegensätzlichen Vorschläge in ein tragfähiges Gesamtkonzept zu integrieren und hinsichtlich bestmöglicher Erschließung, Wirtschaftlichkeit und Klimaschädlichkeit zu bewerten. Insbesondere Tunnelbauten sind wegen des hohen Energiebedarfs beim Bau und Betrieb kritisch zu prüfen. Es muss sowohl ein störungsfreier Betrieb der S-Bahn als auch die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsarten – die Verkehrsdrehscheibe auf den Fildern – angestrebt werden.

4. Keine Unterbrechung der Gäubahn

Der VCD lehnt die Planung der Stadt Stuttgart, die Gäubahn zukünftig am Nordbahnhof – ca. 3 km vor dem Hauptbahnhof enden zu lassen – entschieden ab. Nachdem klar ist, dass die Strecke über die Fildern nicht vor 2030 fertig gestellt sein wird, darf die internationale Strecke von Stuttgart nach Zürich nicht für viele Jahre unterbrochen werden. Eine Unterbrechung der Gäubahn schon 4-6 Monate vor Inbetriebnahme von Stuttgart 21 – wie ursprünglich geplant – kann durch eine Änderung des Bauverfahrens vermieden werden.

Vielmehr ist die Baufreiheit für den Anschluss der S-Bahn an die Station Mitnachtstraße dergestalt herzustellen, dass der Gäubahn-Damm abgestützt statt abgetragen wird. Diese Baumaßnahme ist billiger umzusetzen als der geplante Bau des Halts am Nordbahnhof. Da es ein alternatives Bauverfahren gibt, ist diese Unterbrechung auch unzulässig, da sie eine „kalte Stilllegung“ und damit eine Umgehung von §§ 11 und 23 AEG darstellt.

Die Gäubahn kann dann auch nach der Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs in Gleise eines beizubehaltenden Teils des Kopfbahnhofs eingeführt werden. Diese Nutzung ist mindestens bis zur Herstellung einer alternativen Anbindung der Gäubahn an den Tiefbahnhof S21 aufrechtzuerhalten. Aus VCD-Sicht ist sogar eine dauerhafte Nutzung angebracht, um die erwarteten Fahrgastzuwächse (Klimaschutzziele) aufnehmen zu können.



Quelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg 16.7.2019

5. Erhalt der Panoramastrecke für die S-Bahn

Ein wichtiges Argument für den Erhalt der Panoramabahn in Stuttgart ist das fehlende Notfallkonzept für die S-Bahn, wenn der untere Abschnitt der Gäubahn nicht mehr als Ausweichroute genutzt werden kann. Bei einer Störung im Innenstadttunnel sollte nach den Planungen der Deutschen Bahn der Betrieb in Richtung Flughafen und Böblingen (Linien S1 – S3) über den neuen Hauptbahnhof durch den neuen Filder-Aufstiegstunnel umgeleitet werden. Nun ist heute schon klar, dass bei Realisierung des Gäubahn-Tunnels diese Ausweichroute wegen der fehlenden Verbindung vom Fildertunnel zur S-Bahnstation am Flughafen nicht möglich ist.

6. Kein Vorrang des Städtebaus vor dem Schienenverkehr

Trotz vieler Appelle zum Erhalt der Gäubahn hat der grüne Oberbürgermeister Fritz Kuhn, der Baubürgermeister Peter Pätzold und der Gemeinderat von Stuttgart den Erhalt der Gäubahn-Strecke bis zum Kopfbahnhof abgelehnt und erklärt, dass der Wohnungs- und Städtebau Vorrang habe. Dieses Argument trifft aber nicht zu. Selbst wenn die Gäubahn vorübergehend weiter in den Kopfbahnhof fahren würde, kann das Rosenstein-Areal für den Wohnungsbau entwickelt werden. Nach den Planungen soll der Gäubahn-Damm nicht

bebaut und als begrünter Gleisbogen freigehalten werden. Lediglich im Bereich der Bahnsteige würde der Weiterbetrieb den Bau einer Tiefgarage verzögern. Die Planungen der Stadt werden somit nur am Rande berührt und ein Weiterbetrieb der Gäubahn ist machbar und für die Stadt zumutbar. Die Landeshauptstadt muss für alle Landesteile gut auf der Schiene erreichbar sein muss. Die Gäubahn mit dieser übergeordneten Funktion darf wegen des Baus einer Tiefgarage mit lokaler Wirkung nicht gekappt werden. Der Bau der Tiefgarage ist auch grundsätzlich in Frage zu stellen, da der Straßenverkehr in der Stadt reduziert werden soll.

7. Diskussion der Vorschläge erforderlich: Filderdialog „Stuttgart 21 plus“ nötig

Zehn Jahre nach der Schlichtung zu Stuttgart 21 sind weiterhin viele Fragen offen. Die Herausforderungen des Klimaschutzes an den Verkehrssektor (31% der Treibhausgasemissionen entfallen in Baden-Württemberg auf den Verkehrssektor, mit steigender Tendenz) erfordern eine rasche Umstellung auf CO₂-arme Verkehrsmittel wie den Schienenverkehr. Dazu bedarf es insbesondere rund um Stuttgart einer leistungsfähigen Infrastruktur.

Die fehlende Planfeststellung wichtiger Abschnitte von Stuttgart 21 eröffnet die Möglichkeit, die neuen Anforderungen nochmals ergebnisoffen zu diskutieren. Der VCD appelliert an die Projektpartner, in einer Neuauflage des Filderdialogs „Stuttgart 21 plus“ die vorgeschlagenen neuen Lösungen und ihre Alternativen und weitere Ergänzungen offen mit der Bürgerschaft zu diskutieren - analog zum Projektbeirat Rheintalbahn, der als eine Lehre aus den Konflikten rund um Stuttgart 21 einberufen und erfolgreich umgesetzt wurde.

Stuttgart, 07.10.2020